



DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

27 kwietnia | Nr. 9. | Rok 1932.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

61.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 marca 1932 r. Nr. O. A. V. 203/14 o wprowadzeniu w życie nowej Instrukcji Biurowej dla Jednostek Służbowych, podległych D. O. K. P.

Na podstawie uchwały Rady Ministrów z dnia 24 sierpnia 1931 r. o przepisach kancelaryjnych w administracji publicznej (Monitor Polski z dnia 27 sierpnia 1931 r. Nr. 196, poz. 273), zatwierdzam niniejszem nową Instrukcję Biurową dla Jednostek Służbowych, podległych Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych, która ukazuje się jednocześnie w osobnem wydaniu.

Instrukcja powyższa wchodzi w życie od dnia 1 czerwca 1932 r.

62.

Nr. O.A. Bus./8 z dnia 15 marca 1932 r. w sprawie ulgowych przejazdów pracowników czasowych, ubezpieczonych w pow. Kasach Chorych.

Na zapytanie jednej z Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że ubezpieczonym w Powiatowych Kasach Chorych pracownikom czasowym P. K. P., którzy nie nabyli jeszcze uprawnień do ulgowych przejazdów, **nie** należą się ani bezpłatne bilety na przejazdy do miejscowości, gdzie ordynuje lekarz Kasy Chorych, ani też **nie** mogą oni korzystać z zaświadczeń, uprawniających do bezpłatnych przejazdów do lekarzy kolejowych. O ile bowiem chodzi o pomoc lekarską, pracownicy czasowi niczem się nie różnią od pracowników prywatnych (niekolejowych), ubezpieczonych w Powiatowych Kasach Chorych. Z wszelkiemi swemi pretensjami w sprawie pomocy lekarskiej pracownicy ci mogą się zwracać jedynie do właściwej Kasy Chorych.

Na dalsze zapytanie Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że dzieciom osób, wymienionych pod p. 1 i 2 § 3 „Przepisów o przejazdach i przewozach ulgowych na P. K. P. dla pracowników P. K. P. i ich rodzin", (A 6) które z powodu choroby, ułomności fizycznych lub umysłowych niezdolne są do zarobkowania, nawet gdy są na całkowitem utrzymaniu wspomnianych osób, należy przyznawać prawo do korzystania z przejazdów ulgowych **jedynie do ukończenia przez nie 24 roku życia.** Słowa użyte w p. 3 lit. b, paragrafu 3 cytowanych Przepisów: „w tym ostatnim przypadku nie dłużej niż do ukończenia 24 lat życia" odnoszą się bowiem zarówno do dzieci, studjujących w zakładach naukowych jak do dzieci chorych lub ułomnych.

63.

Nr. O. A. IV. 153/9 z dn. 30 marca 1932 r. w sprawie klasy biletów dla lekarzy kolejowych i lekarskiego personelu pomocniczego.

Na zapytanie jednej z Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że przewidziane w rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 22/VIII 1928 r. Nr. S. 382/28 (Dz. Urz. M. K. Nr. 21 z r. 1928, poz. 266 utrzymanem w mocy okólnikiem z dnia 19/II 1930 r. Nr. P. 2/3866/30) uprawnienia przysługują lekarzom kolejowym i pomocniczemu personelowi lekarskiemu **bez względu na to, czy zajmują stanowiska etatowe, czy nieetatowe, lub kontraktowe.**

64.

Nr. O. Or. II/29/3 z dnia 2 kwietnia 1932 r. w sprawie zmiany Regulaminu D. O. K. P.

W związku z rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 11 marca 1932 r. Nr. O. Or. II/29/1, w sprawie zniesienia Wydziałów Elektrotechnicznych w D. O. K. P. w Radomiu i Wilnie (Dz. Urz. M. K. Nr. 6, poz. 45), Dział 6 Wydziału Drogowego p. t. „Dział Zabezpieczenia Ruch Pociągów" otrzymuje we wszystkich, posiadających ten Dział, Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych, nazwę „Dział 6 Elektrotechniczny".

Powyższą zmianę należy przeprowadzić w Regulaminie D. O. K. P., w uwadze na str. 14 — 15.

SPRAWY FINANSOWE.

65.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 18 marca 1932 r. Nr. F. R. I/5/20/32 w przedmiocie wydania tymczasowych Przepisów dla Kas Dyrekcyjnych Polskich Kolei Państwowych.

Niniejszem zatwierdzam tymczasowe Przepisy dla Kas Dyrekcyjnych Polskich Kolei Państwowych, które ukazują się równocześnie w osobnem wydaniu. Przepisy powyższe w chodzą w życie z dniem 1 kwietnia 1932 r.

66.

Nr. F. D. II. 7/8 1932 r. z dnia 22 marca 1932 r. w sprawie zniesienia ujednostajnionych druków Ser. F. Nr. Nr. 78i i 84a.

W następstwie rozporządzenia z dnia 4/I rb. Nr. F. D. I. 1/1, wprowadzającego we wszystkich Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych rejestrację przesyłek nadanych i nadeszłych w komunikacji miejscowej na zasadach Tymczasowych przepisów (Dz. Urz. M. K. Nr. 16, z r. 1931, poz. 120 §§ 1 i 3), odpada potrzeba sporządzania wykazów przesyłek wymienionych powyżej na specjalnych drukach Ser. F. Nr. Nr. 78i i 84a.

Druki te znosi się niniejszem i równocześnie poleca się Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych ubytek ich pokrywać odpowiedniem zwiększeniem zapotrzebowań na podstawowe druki Ser. F. Nr. Nr. 78 i 84.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi natychmiast w życie.

67.

Nr. F. B. II/9/3/1932 z dnia 25 marca 1932 r. w sprawie zmian i wyjaśnień do szematu zarachowania.

Ministerstwo Komunikacji zarządza z ważnością od 1 kwietnia 1932 r. co następuje:

Wydatki na uposażenia i wynagrodzenia pracowników etatowych, nieetatowych i czasowych należy zarachowywać na wydatki rzeczowe:

a) działu 2, rozdziału 4A, § 2, poz. 2 „Opał, światło, utrzymanie porządku oraz smary" o ile pra-

cownicy wymienieni zajęci są przy czyszczeniu dymnic i popielników parowozowych oraz przy czyszczeniu popielnic (kanałów),

b) działu 2, rozdziału 4B, § 3 „Smary, czyszczenie i oświetlenie parowozów" o ile pracownicy wymienieni zajęci są przy płukaniu kotłów parowozowych, przebijaniu rur parowozowych i przy zewnętrznem czyszczeniu parowozów,

c) działu 2, rozdziału 4C, § 3 „Oświetlenie wagonów" o ile pracownicy wymienieni zajęci są przy napełnianiu gazem wagonów i zapalaniu świateł w wagonach.

68.

Nr. F. D. II. 7/10 z dnia 7 kwietnia 1932 r. w sprawie zmiany Przepisów Rachunkowych dla kas biletowych, bagażowych i towarowych Nr. F. 8.

Z natychmiastową ważnością wprowadza się do przepisów Rachunkowych Nr. F. 8 następujące zmiany:

W § 57 p. 9 w wierszu 1 po wyrazie „przesyłki" dodaje się wyrazy „komunikacji bezpośredniej i zagranicznej", w wierszu 9 po wyrazie „przesyłek" dodaje się wyrazy „komunikacji bezpośredniej i zagranicznej".

69.

OBWIESZCZENIE MINISTRA SKARBU

z dnia 15 marca 1932 r.

ustalające kurs, podług którego mogą być przyjmowane papiery wartościowe przez władze i urzędy państwowe, jako wadja przy przetargach, oraz kaucje na zabezpieczenie wszelkiego rodzaju umów lub zaliczek, wypłacanych na dostawy i roboty rządowe, jak również na zabezpieczenie udzielanych przez Skarb Państwa kredytów akcyzowych, celnych i transportowych.

(Przedruk z Monitora Polskiego Nr. 76 poz. 108 z dnia 2 kwietnia 1932 r.).

Term. płatn. kupon.	Nazwa papieru	Wartość nominalna	Wartość depozyt. w złotych.
	A. Państwowe papiery procentowe.		
1/IV i 1/X	6% poż. dolarowa z 1920 r. (Dz. U. R. P. z 1919 r. Nr. 29, poz. 252)	dol. 100	500.—
1/II i 1/VIII	10% poż. kolejowa Serja I (Dz. U. R. P. z 1924 r. Nr. 5, poz. 40 oraz Dz. U. R. P. z 1924 r. Nr. 83, poz. 798)	fr. zł. 100	140.—
2/I i 1/VII	5% poż. konwersyjna z 1924 r. (Dz. U. R. P. z 1924 r. Nr. 27, poz. 274)	zł. 100	35.—
2/I i 1/VII	5% poż. konwersyjna kolejowa z 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 509 z 1926 r.)	zł. 100	30.—
1/II i 1/VIII	4% obligacje Serji III premj. pożyczki dolarowej (Dz. U. R. P. z 1930 r. Nr. 10, poz. 66)	dol. 5	40.—
15/X i 15/IV	7% poż. stabilizacyjna z 1927 r. (Dz. U. R. P. z 1927 r. Nr. 88, poz. 789)	dol. 100 Ł 100	450.— 2.180.—
1/IV i 1/X	4% premjowa poż. inwestycyjna (Dz. U. R. P. Nr. 14, poz. 99 z 1928 r.)	zł. w zł. 100	80.—
1/V i 1/XI	7% pożyczka w lirach z r. 1924 (Dz. U. R. P. Nr. 25, poz. 257)	Lir. 100	35.—
1/I i 1/VII	8% pożyczka dolarowa z r. 1925 (Dillon) (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 154)	dol. 100	500.—
1/II i 1/VIII	3% premj. poż. budowlana Serja I (Dz. U. R. P. Nr. 23, poz. 232 z 1929 r.)	zł. w zł. 50	30.—
1/VI i 1/XII	5% państw. renta ziemska Serja I (Dz. U. R. P. Nr. 8, poz. 58 z 1928 r.)	zł. w zł. 100	45.—
	B Listy zastawne i obligacje państwowych instytucyj kredytowych.		
30/VI i 31/XII	8% listy zast. B. G. K., opiewające na złote w złocie . . .	zł. w zł.*) 100	125.—
1/IV i 1/X	8% obligacje komunalne B. G. K., opiewające na zł. w złocie wzgl. franki szw., dolary, funty szterl. lub floreny holenderskie	zł. w zł.*) 100	125.—
1/IV i 1/X	7% obligacje komunalne B. G. K., opiewające na zł. w złocie wzgl. franki szw., fr. francuskie, dolary, funty szterl. lub floreny holenderskie	zł. w zł. 100	65.—
30/VI i 31/XII	7% listy zastawne B. G. K.	zł. w zł. 100	65.—
1/IV i 1/X	7½% obligacje bankowe B. G. K., opiewające na zł. w złocie, wzgl. franki szw., dolary, funty szterl. lub floreny holenderskie	zł. w zł. 100	70.—

Term. płatn. kuponu	Nazwa papieru	Wartość nominalna	Wartość depozytowa w złotych
30/VI i 31/XII	8% obligacje budowlane B. G. K.	zł. w zł. 100	72.—
1/IV i 1/X	7% gwarantowane złote amortyzowane obligacje komunalne dolarowe B. G. K. z 1928 r.	dol. 100	585.—
30/VI i 31/XII	4½% listy zast. b. Banku Krajowego, przejęte i skonwertowane przez B. G. K. na złote	zł. 100	35.—
30/VI i 31/XII	4% listy zastawne b. Banku Krajowego, przejęte i skonwertowane przez B. G. K. na złote	zł. 100	32.—
1/IV i 1/X	4½% obligacje komunalne b. Banku Krajowego, przejęte i skonwertowane przez B. G. K. na złote	zł. 100	32.—
1/IV i 1/X	4% obligacje komunalne b. Banku Krajowego, przejęte i skonwertowane przez B. G. K. na złote	zł. 100	30.—
1/IV i 1/X	4% obligacje kolejowe b. Banku Krajowego, przejęte i skonwertowane przez B. G. K. na złote	zł. 100	27.—
2/I i 1/VII	8% listy zastawne Państw. Banku Rolnego Serji I i II	zł. w zł.*) 100	125.—
2/I i 1/VII	7% listy zastawne Państwowego Banku Rolnego	zł. w zł. 100	65.—
2/I i 1/VII	7% listy zastawne Państwowego Banku Rolnego Serji II	zł. w zł. 100	65.—
2/I i 1/VII	7% obligacje meljoracyjne Państwowego Banku Rolnego Serji bez numeru	zł. w zł. 100	65.—
2/I i 1/VII	7% obligacje meljoracyjne Państwowego Banku Rolnego Serji II	zł. w zł. 100	65.—
	C. Listy zastawne instytucyj kredytowych prywatnych, gwarantowane przez Skarb Państwa.		
1/IV i 1/X	7% i 8% listy zast. T-wa Kred. Przem. Polskiego (Dz. U. R. P. Nr. 112, poz. 737 z 1920 r.)	Ł 1	20.—
	D. Listy zastawne i obligacje krajowych towarzystw kredytu długoterminowego za zabezpieczeniem prawnem (pupilarnem) w rozumieniu p. 4 art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 15 lutego 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 17, poz. 141).		75% ceny giełdowej
	E. Akcje Banku Polskiego	zł. 100	80.—

Papiery wartościowe, przyjmowane jako wadja i kaucje, winny być zaopatrzone w bieżący kupon. Obwieszczenie z dnia 14 września 1931 r. (Monitor Polski Nr. 231 z dnia 7.X. 1931 r.) w tymże przedmiocie traci moc obowiązującą.

Przepisy niniejsze obowiązują z dniem ogłoszenia.

Minister Skarbu

(—) Jan Piłsudski

*) Złote, parytetu określonego w art. 1 rozp. Prez. Rzp. z dnia 20 stycznia 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 7, poz. 65).

SPRAWY RUCHOWE.

70.

Nr. R. W. IV/157/3 z dnia 4 marca 1932 r. w sprawie zmiany wysokości stawek za świadczenia bocznicowe na kolejach wąskotorowych.

W myśl postanowienia § 10 schematu umowy bocznicowej, zamieszczonego w rozporządzeniu z dnia 26/II 1926 r. Nr. III/727/26, Ministerstwo Komunikacji ustala następujące roczne stawki opłat za świadczenia z tytułu utrzymania i obsługi prywatnych bocznic wąskotorowych, a także nadzoru nad niemi, mianowicie:

1) Za utrzymanie 1 m. b. toru . . . 0,85 zł.
2) Za utrzymanie rozjazdów z szyn wąskotorowych (o wysokości do 110 mm):
   a) zwyczajnego . . . . . 45 zł.
   b) angielskiego pojedyńczego . . 65 zł.
   c) angielskiego podwójnego . . 75 zł.
3) Za utrzymanie rozjazdów z szyn normalnotorowych (o wysokości 110 mm i większej):
   a) zwyczajnego . . . . . 75 zł.
   b) angielskiego pojedyńczego . . 105 zł.
   c) angielskiego podwójnego . . 120 zł.
4) Za utrzymanie skrzyżowania . . 60 zł.
5) Za smarowanie zwrotnicy:
   a) rozjazdu zwyczajnego . . . 5 zł.
   b) rozjazdu angielskiego pojedyńczego 7 zł.
   c) rozjazdu angielskiego podwójnego . 10 zł.
6) Za oświetlanie zwrotnic i sygnałów, od każdej latarki . . . . . 16 zł.
7) Za obsługę bocznic:
   a) jeżeli bocznica nie wymaga oddzielnej obsługi, od każdego odgałęzienia . . . . . . 65 zł.
   b) jeżeli bocznica wymaga oddzielnej obsługi — koszt utrzymania pracownika obsługującego bocznicę z do-

liczeniem dodatku administracyjnego w wysokości 20%.

8) Za dozór techniczny na długości bocznicy położonej poza granicą wywłaszczenia kolejowego, od 1 metra b. toru . . . . 0,10 zł.

Za dozór techniczny na długości bocznicy, położonej w obrębie wywłaszczenia kolejowego, nie należy pobierać żadnych opłat.

W okręgu Dyrekcji K. P. w Katowicach opłat za dozór techniczny nie pobiera się.

9) Czynsz dzierżawny za grunty kolejowe, zajęte na bocznice, w wysokości 12,5% czynszu normalnego za place handlowe.

Uwaga do p. p. 1, 2, 3 i 4.

Gdyby stan bocznicy wymagał dokonania wymiany materjałów żelaznych nawierzchni, stanowiących własność posiadacza bocznicy, w rozmiarze przekraczającym zakres bieżącego utrzymania, koszt takiej wymiany powinien pokryć posiadacz bocznicy według rzeczywistych kosztów z doliczeniem przepisanego dodatku administracyjnego.

Opłaty za dzierżawę materjałów żelaznej nawierzchni wąskotorowej należy pobierać według rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji z dn. 14 marca 1928 r. Nr. IV. 2924/W (Dz. Urz. M. K. Nr. 7, poz. 74).

Poza tem w Okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach należy pobierać za utrzymanie urządzeń zabezpieczających ruch pociągów ryczałty roczne wskazane niżej:

a) dla bocznic odgałęziających się na szlaku i krytych semaforami . 170 zł.

b) dla bocznic odgałęziających się na szlaku lub na stacji i posiadających wyłącznie urządzenia kluczowe 30 zł. przy codziennej obsłudze, a 20 zł. przy obsłudze nieprzekraczającej 15 razy na miesiąc;

c) dla bocznic odgałęziających się na stacji i uzależnionych od urządzeń zabezpieczających wjazdy i wyjazdy pociągów na stacji — 90 zł. przy codziennej obsłudze, a 60 przy obsłudze nieprzekraczającej 15 razy na miesiąc.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie od dnia 1 kwietnia 1932 r.

71.

Nr. R. P. V/52/1/32 z dnia 29 marca 1932 r. w sprawie zmian i uzupełnień w Przepisach kontroli zapełnienia pociągów pasażerskich (Nr. R. 17).

Ministerstwo Komunikacji wprowadza w Przepisach kontroli zaludnienia pociągów pasażerskich (Nr. R. 17) następujące zmiany i uzupełnienia:

1) Należy odręcznie poprawić w rzeczonych przepisach wszędzie słowo „zaludnienie" na „zapełnienie". W związku z tem wzmiankowane przepisy otrzymują nazwę „Przepisy kontroli zapełnienia pociągów pasażerskich".

2) W ustępie pierwszym punktu 13-go (strona 7-ma Przepisów) należy odręcznie poprawić słowo „Dyrekcje" na „Oddziały Ruchu".

Ustęp drugi powyższego punktu 13-go należy przekreślić, a wzamian odręcznie wpisać:

„Powyższe sprawozdania Oddziały ruchu powinny przedstawiać do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych najpóźniej dnia 15-go następnego miesiąca, uzupełniając je w razie potrzeby wnioskiem, odnoszącym się do wyzyskania składu lub też wagonu bezpośredniego. Dyrekcje zestawiają na podstawie powyższych danych z oddziałów ruchu miesięczne sprawozdania ogólne (według załączonego wzoru) z kontroli zapełnienia pociągów w ruchu zagranicznym, z podziałem na kontrolne odcinki przygraniczne, z podaniem szczegółowo zestawienia składu każdego pociągu, kursującego w danym miesiącu, ilości miejsc w tych składach i ilości miejsc w nich zajętych według klas oraz z podaniem ilości podróżnych według relacyj, wskazujących kraj wyjazdu i kraj przeznaczenia."

Powyższe sprawozdania Dyrekcje powinny przedstawiać do Ministerstwa Komunikacji najpóźniej dnia 25-go następnego miesiąca.

Dyrekcje powinny dane z Oddziałów Ruchu wraz z załącznikami z całego okresu rozkładu jazdy przechowywać w podręcznych aktach do października po skończonym okresie do użytku Ministerstwa w razie potrzeby.

Wskazówki co do wykonania i wzór miesięcznego sprawozdania Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych otrzymają w oddzielnem rozporządzeniu.

72.

Nr. RO. V/135/14/32 z dnia 30 marca 1932 r. o zmianach w skróconych adresach liczbowych w związku z przeniesieniem Głównego Zarzadu Biura Podróży „Orbis" ze Lwowa do Warszawy.

Ze względu na przeniesienie Głównego Zarządu Biura Podróży „Orbis" ze Lwowa do Warszawy, Ministerstwo Komunikacji poleca korespondencje służbową telegraficzną skierowywaną do „Orbisu" adresować wyłącznie „Orbis Warszawa" przyczem telegramów tych nie należy przetelegrafowywać do oddziału wzmiankowanego biura we Lwowie.

Równocześnie Ministerstwo Komunikacji poleca w końcowych ustępach skróconych adresów liczbowych „siedem", „piętnaście", „szesnaście", „trzydzieści" i „trzydzieści trzy" (zawartych w „Przepisach o skróconych adresach liczbowych" Nr. R. 18)— skreślić słowo „Lwów".

73.

Nr. RO. III. 71/26/31 z dnia 1 kwietnia 1932 r. Ekscesy poborowych.

W związku z zachodzącemi ekscesami poborowych podczas przejazdu kolejami do wyznaczonych formacyj wojskowych Ministerstwo Komunikacji po-

daje do wiadomości i stosowania przez Dyrekcje wyjaśnienia Ministerstwa Spraw Wojskowych.

W wypadkach zakłócenia spokoju publicznego przez poborowych podczas przejazdu do formacyj, interwencja należy wyłącznie do cywilnych organów bezpieczeństwa i władz kolejowych. Postępowanie w tych sprawach zostało unormowane okólnikiem Min. Spraw Wewn. Nr. Wojsk. 318/1 z dnia 13.IV 1931 r. który uchyla pkt. II Rozkazu Komendanta Głównego P. P. Nr. 223 i podaje do wiadomości, że zgodnie z art. 126 Ustawy o powszechnym obowiązku wojskowym (Dz. U. R. P. Nr. 46/28 r. poz. 458) oraz § 26 rozporządz. wykonaw. do tej ustawy (Dz. U. R. P. Nr. 31/30 r. poz. 270), osoby powołane do czynnej służby wojskowej podlegają jurysdykcji sądów wojskowych dopiero od dnia wyznaczonego im na karcie powołania dla stawienia się w formacji wojskowej. Przed tym dniem osoby te odpowiadają przed sądowemi władzami wojskowemi jedynie za przestępstwa wojskowe, przewidziane w art. 6 K. K. W., który nie obejmuje wykroczenia zakłócenia spokoju publicznego, wobec czego we wszystkich wypadkach zakłócenia spokoju i porządku publicznego przez poborowych, jadących do formacyj wojskowych, powinny interwenjować właściwe organa policyjne, stosując względem poborowych zwykłe środki stosowane wobec osób cywilnych. W razie zaś potrzeby właściwe władze wojskowe zapewnią pomoc i współdziałanie. Ponieważ w ostatnich czasach fakty zakłócenia spokoju publicznego przez poborowych przybierały charakter masowy na terenie stacyj kolejowych i w pociągach, komendant Główny P. P. polecił komendantom wojewódzkim wydanie zarządzenia kierownikom podwładnych jednostek, ażeby w każdym wypadku otrzymania wiadomości od władz administracyjnych lub kolejowych o spodziewanym przejeździe większej ilości poborowych, zarządzili odpowiednie środki bezpieczeństwa i pouczyli oficerów i szeregowych P. P. o przysługujących im uprawnieniach w stosunku do poborowych, niewcielonych jeszcze do formacyj wojskowych.

Ministerstwo Spraw Wojskowych, uważając za wskazane udzielenie pomocy władzom policyjnym i kolejowym, zarządziło (Nr. 1450 — 11/org. z dnia 25.XI.31), aby w przypadkach, gdy władze kolejowe zwrócą się do Komendantów garnizonów, Komendanci delegowali na stację, do pociągów organa żandarmerji celem współpracy z policją w przeprowadzaniu śledztwa i ustalania winnych ekscesów.

SPRAWY DROGOWE.

74.

Nr. U. N. IV/88/52 z dnia 21 marca 1931 r. w sprawie warunków technicznych na dostawę żwiru sianego lub rzecznego, tłucznia dla podsypki toru.

WARUNKI TECHNICZNE

na dostawę żwiru sianego lub rzecznego, tłucznia dla podsypki toru.

§ 1.

Własności materjału.

Podsypka powinna składać się z materjałów twardych, jednolitych, odpornych na wpływy atmosferyczne i być wolną od jakichkolwiek domieszek: ziemi, gliny, marglu, kredy, skorup oraz szczątków pochodzenia organicznego.

A. Żwir siany lub rzeczny.

Jeżeli żwir jest pochodzenia kopalnego, winien być przed dostawą oczyszczony z piasku i domieszek ziemistych lub innych za pomocą przesiania lub przepłukania.

Wielkość poszczególnych ziaren żwiru sianego lub rzecznego nie powinna być w żadnym kierunku mniejszą o 1 cm. ani większą o 6 cm. Zawartość ziarn innej średnicy jest dopuszczalna do 5% objętości.

B. Tłuczeń.

Tłuczeń ma być wyrabiany drogą mechanicznego kruszenia z twardych monolitowych niewietrzejących skał lub z kamieni polnych, wytrzymałych na wielkie ciśnienie i posiadających strukturę jednolitą i nie łupkowatą.

Do wyrobu tłucznia nie wolno używać materjału, pochodzącego ze zwietrzałych warstw skalnych, z łupków i osypisk.

Nie wolno mieszać ze sobą w jednej partji tłucznia kamieni różnych gatunków.

Tłuczeń winien składać się z kawałków, mających w przybliżeniu kształt kostki o krawędziach ostrych; kawałki płaskie lub całkowicie okrągłe są niedopuszczalne.

Oddzielne kostki powinny mieć średnicę nie mniejszą od 3 cm i nie większą od 6 cm.

§ 2.

Próbki i badanie jakości materjału.

Wraz z ofertą dostawca winien nadesłać na swój rachunek po 2 próbki materjału z każdego miejsca wytwarzania tegoż w opakowaniach, umożliwiających niezmienne ich przechowywanie; obowiązany jest przytem podać wyraźnie nazwisko i miejsce zamieszkania wytwórcy oraz miejsce wytwarzania materjału.

Jedną z próbek w razie przyjęcia oferty przesyła się Oddziałowi, dokonywującemu odbioru podsypki.

Każda z dwóch próbek winna zawierać po 10 dm^3.

Na żądanie Zarządu Kolejowego dostawca obowiązany jest przedstawić odpowiednio zaświadczone wyniki laboratoryjnych badań nad jakością oferowanych materjałów.

§ 3.

Dokonywanie odbioru.

Odbiór żwiru i tłucznia winien odbywać się zasadniczo na stacjach względnie na miejscach naładowania. Zarząd Kolejowy jednak może zażądać odbioru na stacjach przeznaczenia.

Obiór jakościowy polega na stwierdzeniu zgodności dostarczonego materjału z próbkami, nadesłanemi przez dostawcę przy ofercie, oraz sprawdzeniu, czy odpowiada on wymaganiom niniejszych warunków technicznych.

Dla przekonania się, czy dostarczony materjał odpowiada tym warunkom, należy z każdych 10 wagonów wybrać około 3 m³, poczem materjał ten przesiać celem ustalenia: zawartości zbyt drobnych, czy też zbyt dużych ziaren, jakoteż zawartości kawałków niewłaściwego kształtu; stopnia zanieczyszczenia i t. d. Jeżeli wynik prób nie odpowie ustalonym normom, to należy w analogiczny sposób poddać próbie ładunek całowagonowy. Jeżeli i w tym wypadku materjał nie będzie w zupełności odpowiadać warunkom, to całą partję odrzuca się.

Wszelkie koszta, wywołane odbiorem materjału i sprawdzaniem jego jakości, obciążają dostawcę.

Odrzucony z powodu nieodpowiedniej zawartości w nim drobnych lub dużych kawałków materjał może być za zezwoleniem Dyrekcji przesiany przez dostawcę i znów przedstawiony do odbioru.

Ilościowy odbiór żwiru odbywa się na objętość, przyczem obmiar dokonywa się na wagonach, a objętość ustala się drogą pomnożenia powierzchni podłogi przez wysokość równomiernie rozłożonego ładunku.

Ilościowy odbiór tłucznia odbywa się z reguły na wagę, którą ustala się na najbliższej wadze wagonowej. W razie jeżeli tłuczeń dostarcza się na szlaku lub na stacji, nie posiadającej wagi wagonowej, a przeznacza się dla robót na tym samym szlaku, to odbiór jego może być dokonywany na objętość.

SPRAWY MECHANICZNE.

75.

Nr. M. W. III/53/10 z dnia 16 marca 1932 r. w sprawie zmiany § 12 w przepisach o podziale napraw wagonów.

W przepisach o podziale napraw wagonów Nr. M 40 zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 16 lipca 1929 r. Nr. VI/8472/21/29 (Dz. Urz. M. K. Nr. 14 z 1929 r. poz. 143) należy zmienić treść § 12, który otrzymuje następujące brzmienie:

„§ 12. Jazdy próbne.

a) Wagony osobowe po naprawach okresowych (główna, średnia, rewizja okresowa) i po każdej naprawie bieżącej, przy której zestawy były wywiązywane, a panwie osiowe (chociażby jedna), świeżo zalane i wogóle w razie dokonywania naprawy czopów osiowych lub panwi, powinny odbyć próbną jazdę.

Głównym celem próbnej jazdy jest sprawdzenie należytego dopasowania łożysk, dokładnego zmontowania podwozia, oraz działania hamulców, jednakowoż przy próbie tej należy sprawdzić również stan i działanie wszystkich innych części składowych i urządzeń, a zwłaszcza tych, które podlegały naprawie. Podczas próbnej jazdy wagony powinny przebiec przynajmniej 20 km., w tem 5 km. z największą dopuszczalną szybkością dla danej kategorji wagonów.

Po próbnej jeździe wagony powinny być dokładnie obejrzane; należy zbadać przedewszystkiem stan łożysk, resorów i wogóle podwozia. Wszelkie usterki i wadliwości, spostrzeżone w czasie jazdy próbnej i po następujących po niej oględzinach, należy usunąć. Jeżeliby zaszła potrzeba wylania na nowo panwi lub dokonania innych napraw łożysk i panwi, to próbną jazdę należy powtórzyć. Wszystkie wagony pociągu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej i wagony salonowe reprezentacyjne po odbyciu prób z zadawalającym wynikiem należy jeszcze raz poddać próbie w pociągu osobowym lub pośpiesznym na odległość około 100 km.

W próbnych jazdach, oprócz przedstawicieli warsztatu, który naprawiał wagony, bierze udział przedstawiciel właściwej parowozowni.

Wszystkie wypadki grzania się czopów należy zbadać. Winni złej naprawy lub niedbałego dozoru ponoszą właściwe konsekwencje.

b) Wagony towarowe po naprawach okresowych (główna i rewizja) i po każdej naprawie bieżącej, przy której dokonane były naprawy czopów osiowych lub panwi zasadniczo nie podlegają próbnym jazdom.

Wyjątek od powyższego stanowią wszystkie specjalne wagony towarowe, dla których przewidywany jest roczny termin rewizji okresowej.

Powyższe wagony po każdej naprawie czopów lub panewek powinny odbyć próbną jazdę w zwykłym pociągu osobowym na odległości 30 — 40 klm. pod nadzorem specjalnie delegowanego ślusarza lub pociągowego smarownika.

Wobec powyższego warsztaty i parowozownie naprawiające wagony powinny zwrócić specjalną uwagę na dokładne dopasowywanie łożysk oraz należyte obtaczanie i szlifowanie czopów osiowych. Szczególnie należy zważać, aby panwie przylegały do czopów na całej ich długości powierzchnią 30 m/m szerokości, jak to wskazano w zarządzeniu Nr. VI/206/22/27.

Wypadki grzania się powinny być zbadane i w razie ujawnienia złej lub niedbałej naprawy, winni pracownicy ponoszą odpowiedzialność.

Odczepionych od pociągów na stacjach przejściowych zagrzanych wagonów ładownych nie należy przeładowywać o ile jest możność naprawienia ich na miejscu; decyzja należy do ślusarza, przysłanego na miejsce zatrzymania wagonu. Parowozownia, która obowiązana jest wysłać ślusarza, powinna od stacji żądającej otrzymać informacje o typie zatrzymanego wagonu i niezwłocznie po otrzymaniu informacji wysłać ślusarza, zaopatrując go w odpowiednie panewki, a również w kompozycję i szablony, aby mógł zalać wytopioną panewkę na miejscu, jeżeli przywiezione panewki nie nadawałyby się do wagonu.

Odpowiedzialność za powtórne zagrzanie się wagonu na odległości mniejszej niż 50 km. ponosi ślusarz.

Konwojowanie wagonu naprawianego na miejscu zagrzania się, jest pożądane o ile nie powoduje dodatkowych kosztów, należy więc konwojowanie powierzać ślusarzowi o ile wraca w tym samym kierunku, smarownikom pociągowym i t. p.

Okartkowanie takich wagonów na odległość do 50 km. jest konieczne.

Zasady i sposoby naprawy na stacjach przejściowych zagrzanych wagonów zależą od wielu okoliczności, pozostawione więc zostają do uznania Dyrekcji z zastrzeżeniem zastosowania najtańszego

sposobu naprawy i unikania przeładowywania przy jednoczesnem zachowaniu terminów dostarczenia ładunku do stacji przeznaczenia".

SPRAWY ZASOBOWE.

76.

Nr. MZ-III/61/9, z dnia 4 kwietnia 1932 r. w sprawie stosowania na P. K. P. warunków technicznych dostawy karbolineum.

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego stosować na P. K. P. niżej podane warunki techniczne dostawy karbolineum.

WARUNKI TECHNICZNE DOSTAWY KARBOLINEUM DLA P. K. P.

1) Wygląd zewnętrzny i warunki ogólne.

Karbolineum, jest to mieszanina wrzących przy wysokiej temperaturze frakcyj smoły z węgla kamiennego w postaci cieczy nieprzezroczystej koloru od bronzowego do ciemno brunatnego. Karbolineum o temperaturze pokojowej nie powinno spływać z powierzchni drzewa przy smarowaniu go, karbolineum nagrzane zaś powinno szybko wsiąkać w smarowane drzewo i dobrze je nasycić. Karbolineum przy użyciu nie powinno wydzielać przykrego duszącego zapachu. Drzewo, posmarowane karbolineum, powinno mieć trwałą barwę od jasno-żółtej do ciemno-orzechowej. Ciecz nie powinna zawierać domieszek ciał obcych, jak: ziemi, piasku i t. p. Karbolineum powinno być dostarczone w dostatecznie mocnych i szczelnych beczkach drewnianych pojemności 150 — 250 kg.

2) Branie próbek.

Z dostarczonej partji karbolineum, należy wybrać 10% beczek i po wymieszaniu ich zawartości przez kilkakrotne przetaczanie, zaczerpnąć po kilka kieliszków karbolineum z każdej beczki poczem po dokładnem zmieszaniu wszystkich wziętych próbek należy wziąć próbkę tej mieszaniny w ilości około 1000 g., wlać ją do dwóch zupełnie suchych i czystych butelek z nalepionemi etykietami. Każdą butelkę po szczelnem zalakowaniu należy zawinąć w papierowe opakowanie zabezpieczone również lakową pieczęcią; w opakowanie należy włożyć również oddzielną kartkę w zamkniętej kopercie. Na etykietach i na załączonych kartkach należy wypisać zawartość butelki, firmę, datę wzięcia próbki i numer zamówienia dostarczonego karbolineum. Jedną butelkę należy wysłać do najbliższego laboratorjum chemicznego P. K. P., drugą zaś — przechować na wypadek zepsucia się lub zaginięcia pierwszej próbki.

3) Badania laboratoryjne.

Laboratorjum chemiczne ma stwierdzić, czy wzięta próbka karbolineum odpowiada następującym wymaganiom:

1) nie powinna dawać osadu substancji węglowodorowych (naftaliny, antracenu) oraz mechanicznych zanieczyszczeń,

2) nie powinna zawierać wody i obcych domieszek, jak: olejów mineralnych i żywicznych;

3) ciężar właściwy karbolineum przy 15° C, powinien wynosić od 1,075 do 1,130;

4) przy destylacji powinna dawać wypędu: do 170° C — 0%; od 170° C do 200° C nie więcej niż 3%; od 200° do 230° C nie więcej niż 5%; od 230° do 270° C nie więcej niż 15%; od 270° do 350° C — pozostałość t. j. ∾ 77%;

5) temperatura zapłonu w otwartym tyglu powinna wynosić conajmniej 100°C;

6) po spaleniu nie powinna pozostawiać popiołu więcej niż 0,08%;

7) zawartość kwaśnych składników fenolu rozpuszczalnych w ługu sodowym z ciężarem właściwym 1,15 powinna wynosić najwyżej 10%, a najmniej 3%;

8) po ogrzaniu do 30°C karbolineum nie powinno dawać żadnego osadu; po zmieszaniu z takąż objętością czystego benzolu mogą występować jedynie ślady substancyj nierozpuszczalnych;

9) 3 krople karbolineum, puszczone na kilkakrotnie złożoną bibułę filtracyjną, powinny być zupełnie przez nią pochłonięte, z pozostawieniem jedynie śladów substancyj węglowodorowych.

4) Badanie powtórne.

Jeżeli dostawca zakwestjonuje wyniki badania pierwszego, na którego podstawie zabrakowano karbolineum, to można dokonać **na żądanie i na koszt dostawcy**, powtórnego badania z ponownie pobranej podwójnej ilości karbolineum, z której po dokładnem zmieszaniu należy wziąć próbkę około 1500 gr. m.

Próbkę karbolineum należy wlać do 3-ch butelek, opatrzonych w sposób wyżej wskazany etykietami i oddzielnemi kartkami. Jedną butelkę należy przechować na miejscu, pozostałe zaś przesłać do dwóch laboratorjów. Przyjęcie badanej ponownie partji karbolineum zależne jest wtedy od dodatnich wyników obu badań, wykonanych w dwóch laboratorjach. W razie ujemnego wyniku chociażby jednego badania całą partję karbolineum należy odrzucić przyczem dostawca nie ma prawa do żadnego odszkodowania z tego tytułu.

P. K. P. Ser. Z. Nr. 253.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr 59608. 22.IV.32. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, Nowy Świat Nr. 14, biuro Nr. 70 A, telefon wewn. M. K. Nr. 48). Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego (Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych) Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Prenumerata wynosi rocznie 8 zł., kwartalnie 2 zł. Cena poszczególnego numeru 50 gr. — Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach wszystkich Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.



DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

24 sierpnia | Nr. 9. | Rok 1932.

TREŚĆ:

Sprawy ruchowe.

SPRAWY RUCHOWE.

PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

w kwietniu 1932 r.

według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w kwietniu r. b. (30 dni) wyniósł ogółem 8.722.715 osób i w porównaniu z marcem r. b. (31 dzień 9.675.426 osób) zmniejszył się o 9,8%, a w porównaniu z kwietniem r. ub. (11.766.257 osób) zmniejszył się o 25,9%.

W związku ze zmniejszeniem się przewozu pasażerów w kwietniu zmniejszone zostały do właściwych potrzeb liczba i składy pociągów osobowych.

Regularność biegu pociągów osobowych wynosiła w kwietniu 95%.

Przewóz towarów w kwietniu przy 26 dniach roboczych wynosił 3.797.047 tonn (oprócz kolejowych gospodarczych) i w porównaniu z marcem r. b. (26 dni roboczych — 3.717.565 tonn) zwiększył się o 2,1%, a w porównaniu z kwietniem r. ub. (25 dni roboczych — 4.675.360 tonn) zmniejszył się o 18,8%.

Naładowano w kwietniu r. b. na stacjach linij normalnotorowych Polskich Kolei Państwowych i wolnego miasta Gdańska 266.550 wagonów 15-tonnowych, a przyjęto od kolei zagranicznych 29.700 wagonów z ładunkami, adresowanemi do Polski oraz przechodzącemi przez Polskę tranzytem, czyli razem przewieziono 296.250 wagonów ładownych (włącznie z przesyłkami gospodarczemi). W porównaniu z marcem r. b. (301.103 wagony) ogólna praca kolei w zakresie przewozu towarów zmniejszyła się o 1,6% (liczbą wagonów użytych do przewozu), naładunek zaś na stacjach Polskich Kolei Państwowych i wolnego miasta Gdańska (271.002 wagony) zmniejszył się również o 1,6%.

W porównaniu z kwietniem r. ub. (375.750 wagonów) praca ogólna kolei zmniejszyła się o 21,2%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje

(w wagonach 15-tonnowych).

Wykonano	1932 rok kwiecień dni roboczych 26	1932 rok marzec dni roboczych 26	1932 rok w kwietniu więcej + mniej — w procentach	1931 r. kwiecień dni roboczych 25	W kwietniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosuuku do 1931 r.
A. Naładowano *)					
Węgla	114.560	123.123	— 7,0%	142.905	— 19,9%
Drzewa	17.760	21.018	— 15,5%	23.940	— 25,8%
Nawozów sztucznych . .	5.430	6.634	— 18,1%	4.890	+ 9,9%
Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) .	4.680	2.697	+ 73,5%	6.840	— 31,6%
Rolniczych i aprowizacji .	26.310	25.916	+ 1,5%	30.810	— 14,6%
Pozostałych ładunków .	97.810	91.614	+ 6,8%	121.335	— 19,3%
Razem	266.550	271.002	— 1,6%	330.720	— 19,4%
B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . .	4.830	4.867	— 0,8%	10.800	— 55,3%
Tranzytem przez Polskę .	24.870	25.234	1,4%	34.230	— 27,3%
C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych .	296.250	301.103	— 1,6%	375.750	— 21,2%

*) łącznie z naładunkiem w obrębie wolnego miasta Gdańska.

Jak widać z powyższej tabeli w kwietniu r. b. w porównaniu z marcem r. b. zmniejszył się głównie naładunek węgla i drzewa oraz nawozów sztucznych, natomiast wzrósł naładunek materjałów budowlanych, produktów rolnych i aprowizacyjnych. Przyjęcie ładunków od kolei zagranicznych jak również tranzyt w dalszym ciągu zmalały.

Rozmiary naładunku węgla według zagłębi węglowych przedstawiają się w kwietniu r. b. jak następuje:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych.

Zagłębia	1932 rok kwiecień dni roboczych 26	1932 rok marzec dni roboczych 26	1932 rok w kwietniu więcej + mniej — w procentach	1931 r. kwiecień dni roboczych 25	W kwietniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
Górnośląskie	85.444	96.073	— 11,1%	107.782	— 20,7%
Dąbrowskie	21.611	19.469	+ 11,0%	27.024	— 20,1%
Krakowskie	7.505	7.581	— 1,0%	8.099	— 7,4%
Razem	114.560	123.123	— 7,0%	142.905	— 19,9%

Zagłębia	1932 rok kwiecień dni roboczych 26	1932 rok marzec dni roboczych 26	1932 rok w kwietniu więcej + mniej — w procentach	1931 r. kwiecień dni roboczych 25	W kwietniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosuuku do 1931 r.
	Z tego naładowano na wywóz zagranicę:				
a) przez:					
Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	41.220	35.371	+ 16,5%	54.180	— 23,9%
b) do:					
Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch . . .	10.680	7.285	+ 46,6%	12.030	— 11,2%
Rumunji	300	217	+ 38,2%	330	— 9,1%
Przez Niemcy	1.920	5.642	— 66,0%	5.820	— 67,0%
Rosji i Łotwy	330	310	+ 6,5%	150	+ 54,5%
Razem	54.450	48.825	+ 11,5%	72.510	— 24,9%

Jak widać z powyższego zestawienia przy ogólnym spadku naładunku węgla zwiększył się jednak w porównaniu z marcem r. b. naładunek węgla na wywóz zagranicę, a głównie przez porty Gdańsk i Gdynię.

Norma ładowania węgla w kwietniu r. b. wynosiła 8.100 wagonów 15-tonnowych w dniu roboczym dla wszystkich trzech zagłębi, ładowano zaś przeciętnie w dniu roboczym 4.406 wagonów czyli mniej niż przewidziano normą o 3.694 wagony dziennie (45,6%).

W poszczególnych zagłębiach ładowano jak następuje:

W zagłębiu Górnośląskiem przy normie 5.982 wagony ładowano 3.286 wagonów czyli mniej od normy o 45,1%.

W zagłębiu Dąbrowskiem prz ynormie 1.602 wagony ładowano 831 wagony czyli mniej od normy o 48,1%.

W zagłębiu Krakowskiem przy normie 516 wagonów ładowano 289 wagonów czyli mniej od normy o 44%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się w kwietniu jak następuje:

Porty	1932 rok kwiecień dni roboczych 26	1932 rok marzec dni roboczych 26	1932 rok w kwietniu więcej + mniej — w procentach	1931 r. kwiecień dni roboczych 25	W kwietniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	a) w wagonach 15-tonnowych				
Gdańsk	18.926	14.757	+ 28,3%	32.947	— 42,6%
Gdynia	22.141	17.385	+ 27,4%	21.312	+ 3,9%
Razem	41.067	32.142	+ 27,8%	54.259	— 24,3%
	b) w tonnach				
Gdańsk	283.895	221.355	+ 28,3%	494.208	— 42,6%
Gdynia	332.116	260.774	+ 27,4%	319.681	+ 3,9%
Razem	616.011	482.129	+ 27.8%	813.889	— 24,3%

Ogółem przeładowano węgla eksportowego na statki w kwietniu r. b. więcej niż w marcu o 133.882 tonny; zwiększenie to miało miejsce mniejwięcej równomiernie tak w Gdańsku jak i w Gdyni.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w kwietniu jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach.

Rodzaj ładunków	1932 rok kwiecień dni roboczych 26	1932 rok marzec dni roboczych 26	1932 rok w kwietniu więcej + mniej — w procentach	1931 r. kwiecień dni roboczych 25	W kwietniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
Wywóz					
Węgiel	283.895	221.355	+ 28,3%	494.208	— 42,6%
Zboże	6.340	13.836	— 54,2%	6.530	— 2,9%
Cukier	660	1.035	— 36,2%	870	— 24,1%
Drzewo	74.341	68.793	+ 8,1%	98.747	— 24,7%
Cement	1.965	—	+ 100,0%	3.323	— 40,9%
Żelazo	225	330	— 31,8%	2.345	— 90,4%
Produkty naftowe	4.029	3.983	+ 1,2%	4.864	— 17,2%
Inne ładunki	18.032	14.771	+ 22,1%	17.693	— 1,9%
Razem	389.487	324.103	+ 20,2%	628.580	— 38,0%
Przywóz					
Ruda żelazna	20.676	10.197	+ 102,8%	44.193	— 53,2%
Złom	—	—	—	90	— 100,0%
Żelazo	35	48	— 27,1%	420	— 91,7%
Nawozy sztuczne	2.546	7	+ 36271,4%	8.744	— 70,9%
Inne ładunki	8.821	18.535	— 52,4%	10.058	— 12,3%
Razem	32.078	28.787	+ 11,4%	63.505	— 49,5%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1932 rok kwiecień dni roboczych 26	1932 rok marzec dni roboczych 26	1932 rok w kwietniu więcej + mniej — w procentach	1931 r. kwiecień dni roboczych 25	W kwietniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
Wywóz					
Węgiel	332.116	260.774	+ 27,4%	319.681	+ 3,9%
Żelazo	30	2.285	— 98,7%	—	+ 100,0%
Cukier	54	7.485	— 99,3%	9.720	—
Zboże	—	—	—	2.700	— 100,0%
Drzewo	1.050	165	+ 536,4%	1.135	— 7,5%
Inne ładunki	13.619	13.293	+ 2,5%	16.302	— 16,5%
Razem	346.869	284.002	+ 22,1%	349.538	— 0,8%
Przywóz					
Ruda	—	—	—	—	—
Bawełna	1.710	1.530	+ 11,8%	—	+ 100,0%
Złom	4.310	3.515	+ 22,6%	18.730	— 77,0%
Ryż	4.125	1.185	+ 248,1%	4.290	— 3,8%
Nawozy sztuczne	2.385	2.490	— 4,2%	3.015	— 20,9%
Inne ładunki	9.434	15.516	— 39,2%	1.966	+ 379,9%
Razem	21.964	24.236	— 9,4%	28.001	— 21,6%

Ogółem wywóz przez obydwa porty zwiększył się w kwietniu w porównaniu z marcem r. b. zgórą o 128.000 tonn (+ 21,1%), przywóz zaś nieco więcej niż o 1000 tonn (+ 1,9%). Zwiększenie wywozu dotyczy głównie węgla i drzewa a w przywozie — rudy żelaznej i nawozów sztucznych.

Ogólny wywóz z Polski i przywóz do Polski koleją przez granicę lądową i przez obydwa porty przedstawia się w kwietniu r .b. jak następuje:

(liczbą wagonów 15-tonnowych).

Rodzaj ładunków	1932 rok			1931 r.	W kwietniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	kwiecień dni roboczych 26	marzec dni roboczych 26	w kwietniu więcej + mniej — w procentach	kwiecień dni roboczych 25	
Wywóz:					
Zboże	1.036	1.624	— 36,2%	946	+ 9,5%
Mąka	83	111	— 25,2%	302	— 72,5%
Węgiel	46.752	39.793	+ 17,5%	66.391	— 29,6%
Drzewo	6.641	7.004	— 5,2%	11.925	— 44,3%
Bawełna	76	71	+ 7,0%	108	— 29,6%
Materjały budowlane	905	487	+ 85,8%	1 923	— 52,9%
Produkcja przemysłowa	3.135	3.661	— 14,4%	6.011	— 47,8%
Cukier	57	583	— 90,2%	707	— 91,9%
Pozostała aprowizacja	4.197	2.551	+ 64,5%	7.578	— 44,6%
Inne ładunki	2.985	3.575	— 16,5%	4.235	— 29,5%
Razem	65.867	59.460	+ 10,8%	100.126	— 34,2%
Przywóz:					
Zboże	45	26	+ 73,1%	2	+2150,0%
Mąka	6	2	+ 200,0%	19	— 68,4%
Węgiel	80	208	— 61,5%	297	— 73,1%
Drzewo	14	21	— 33,3%	144	— 90,3%
Bawełna	535	486	+ 10,1%	831	— 35,6%
Materjały budowlane	150	130	+ 15,4%	845	— 82,2%
Produkcja przemysłowa	1.536	1.593	— 3,6%	6.526	— 76,5%
Ruda żelazna	968	524	+ 84.7%	2.465	— 60,7%
Pozostała aprowizacja	1.200	1.316	— 8,8%	1.821	— 34,1%
Inne ładunki	2.747	2.771	— 0,9%	3.432	— 20,0%
Razem	7.281	7.077	+ 2,9%	16.382	— 55,6%

Jak widać z powyższej tabeli wywóz w kwietniu w porównaniu z marcem wzrósł przeszło o 6.000 wagonów (węgiel i aprowizacja) przywóz zaś zaledwie o 200 wagonów (2,9%).

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 kwietnia r. b. wynosił:

Parowozów 5.407, w porównaniu z kwietniem roku ub. (5.386) więcej o 0,4%. W naprawie było parowozów 11,11% mniej niż w tymże miesiącu roku ubiegłego (14,37%) o 3,26%.

Wagonów osobowych było 12.127, więcej niż w roku ubiegłym (12.042) o 0,7%. W naprawie było wagonów osobowych 10,12%, więcej niż w r. ub. (10,09%) o 0,03%.

Wagonów towarowych było 158.246, więcej niż w roku ubiegłym (157.086) o 0,7%. W naprawie było wagonów towarowych 2,88% mniej niż w roku ubiegłym (4,02%) o 1,14%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w kwietniu r. b. ilości następujące:

parowozów osobowych	5
„ towarowych	5
wagonów osobowych	10
„ pocztowych	5
„ towarowych	125

Na 1 maja r. b. liczba wagonów towarowych odstawionych do rezerwy wynosiła:

krytych	27.934
węglarek	33.601
platform	13.901
innych	308
Razem	75.744 wagony.

(Na 1 kwietnia r. b. było w rezerwie 65.302 wagony).

Przebieg pociągów w kwietniu r. b. wynosił:

w ruchu osobowym . .	4.971.359 poc. km.
„ „ towarowym . .	2.734.275 „ „
Razem .	7.705.634 poc. km.

W porównaniu z marcem r. b. (7.921.208 poc. km.) ogólny przebieg pociągów w kwietniu zmniejszył się o 2,7%, a w porównaniu z kwietniem r. ub. (9.172.646 poc. km.) zmniejszył się o 16%.

Działalność Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie taryfowej przedstawia się w kwietniu r. b. jak następuje:

Taryfy osobowe wewnętrzne nie doznały żadnych zmian w miesiącu kwietniu r. b. W zakresie zaś taryf **osobowych zagranicznych** zaszły następujące zmiany: z dniem 1 kwietnia b. r. wszedł w życie dodatek II do taryfy międzynarodowej na przewóz przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy Niemcami a Czechosłowacją, zawierający zmiany i uzupełnienia w przepisach przewozowych oraz nowe tabele opłat za linje kolei niemieckich. Do taryfy międzynarodowej na przewóz osób i bagażu w bezpośredniej komunikacji pomiędzy Polską a Rzeszą Niemiecką oraz w komunikacji tranzytowej przez Czechosłowację, Austrję i Węgry, weszły w życie z dniem 1 kwietnia 1932 r. na polskich kolejach państwowych dodatki: II do zeszytu I, II i III powyższej taryfy, zawierające uzupełnienia postanowień taryfowych i tabel opłat w złotych, i w markach niemieckich. Do taryfy międzynarodowej na przewóz przesyłek ekspresowych w komunikacji bezpośredniej pomiędzy Niemcami a Holandją, wszedł w życie z dniem 1 kwietnia 1932 r. dodatek zawierający nowe opłaty przewozowe. Do taryfy międzynarodowej na przewóz osób i bagażu pomiędzy stacjami kolei angielskich i holenderskich z jednej strony a stacjami kolei polskich tudzież stacjami kolei litewskich, łotewskich i estońskich z drugiej strony, wszedł w życie z dniem 1 kwietnia 1932 r. dodatek III, zawierający nowe wspólne opłaty rozdzielcze na przewóz osób.

Do taryfy międzynarodowej na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy Niemcami i obszarem Saary z jednej strony a Austrją z drugiej strony, wszedł w życie dodatek III do zeszytu II (przewóz przesyłek ekspresowych). Do taryfy międzynarodowej na przewóz osób i bagażu w bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami kolei żelaznych szwedzkich, niemieckich, polskich, czechosłowackich, austrjackich i węgierskich z jednej strony a stacjami kolei żelaznych bułgarskich, greckich i tureckich z drugiej strony, wszedł w życie z dniem 15 kwietnia 1932 r. dodatek III, zawierający nowe stacyjne tabele opłat przewozowych. Z dniem 15 kwietnia 1932 r. weszła w życie taryfa międzynarodowa na przewóz osób i bagażu w bezpośredniej komunikacji pomiędzy Niemcami i Włochami przez Austrję oraz uzupełniające Taryfę tę Dodatki I, II i III.

Taryfa towarowa wewnętrzna nie doznała w miesiącu kwietniu b. r. żadnych zmian, w oczekiwaniu wyjścia nowej redakcji taryfy.

W zakresie taryf towarowych zagranicznych należy zanotować następujące zmiany: do taryfy towarowej część II w Polsko - Rumuńskim Związku Kolejowym, wszedł w życie z dniem 1 kwietnia 1932 r. dodatek I. Do taryfy towarowej na przewóz towarów pomiędzy stacjami portowemi Gdynia i Gdańsk z jednej strony a stacjami Rumuńskich Kolei Żelaznych z drugiej strony, wszedł w życie z dniem 1 kwietnia 1932 r. Dodatek III. Do taryfy towarowej część II w Niemiecko-czeskosłowackiej Komunikacji Towarowej (Komunikacja z Prusami Wschodniemi), weszły w życie z dniem 1 kwietnia 1932 r. taryfy artykułowe Nr. 2, 3, 5b. Do Międzynarodowej związkowej Taryfy Towarowej zeszyt I w Polsko-Węgierskim Związku Kolejowym, została wprowadzona zniżona taryfa przewozowa dla żelaza z Ozd do Z. S. R. R. W Czeskosłowacko-Rumuńskim Związku Kolejowym z dniem 15 kwietnia 1932 r. weszła w życie „Taryfa na przewóz żywych zwierząt między stacjami rumuńskiemi a czechosłowackiemi, część II b."

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w kwietniu r. b. wynosiły:

a) z przewozu osób . . .	17,547.233 zł.
b) „ „ bagażu i przes eksp.	870.536 „
c) „ „ towarów . .	54,860.792 „
d) uboczne	895.300 „
Razem .	74,173.861 zł.

W porównaniu z marcem r. b. (78.085.265 zł.) wpływy w kwietniu zmniejszyły się o 5%, a w porównaniu z kwietniem r. ub. (92,208.878 zł.) zmniejszyły się o 19,6%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr. 60848. 17.VIII.32. 8.000.

Tabela przyczyn wypadków wykolejeń na P. K. P. za 1931 rok.

Nr. porządkowy	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1931
			Usterki konstrukcyjne wózków i podwozi	I a 3	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
			Usterki konstrukcyjne kół i osi . .	I a 4	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
			Braki w materjale wózków i podwozi	I b 3	—	—	—	—	1	1	—	2	—	4
			Braki w materjale kół i osi	I b 4	2	2	2	—	—	—	—	—	—	6
			Braki w materjale ciągieł, sprzęgieł i zderzaków	I b 6	1	—	—	—	—	1	—	—	—	2
			Nienależyte utrzymanie wózków i podwozi.	I c 3	—	1	—	—	—	—	—	2	1	4
			Nienależyte utrzymanie kół i osi .	I c 4	—	1	1	—	—	—	—	1	—	3
			Nienależyte utrzymanie hamulców .	I c 5	1	—	—	—	1	—	—	—	—	2
			Razem wskutek złego stanu taboru .	I	4	4	3	—	3	2	—	6	1	23
1.	Wykolejnie się pociągu na szlaku . . . . . . (Niezależnie od następstw)	I B 1	Usterki konstrukcyjne torowiska i podsypki	II a 2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
			Nienależyte utrzymanie podkładów .	II c 3	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2
			Nienależyte utrzymanie szyn i złącz.	II c 4	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
			Razem wskutek złego stanu toru .	II	—	1	2	—	—	1	—	—	—	4
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na szlaku	III d 5	2	2	—	—	—	—	—	1	—	5

Nr. porządkowy	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1931
			Usterki konstrukcyjne torowiska i podsypki	II a 2	—	—	—	—	1	1	—	—	—	2
			Usterki konstrukcyjne szyn i złącz.	II a 4	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
			Braki w materjale szyn i złącz .	II b 4	1	—	—	—	1	—	—	—	—	2
			Nienależyte utrzymanie szyn i złącz	II c 4	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2
			Nienależyte utrzymanie zwrotnic i krzyżownic	II c 5	1	—	—	—	—	—	2	—	—	3
			RAZEM wskutek złego stanu toru.	II	2	—	—	—	2	1	4	1	—	10
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu i wyprawianiu pociągów	III d 1	3	1	—	2	11	4	5	4	2	32
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przetaczaniu . . .	III d 3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na szlaku	III d 5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
			RAZEM wskutek uchybień administracyjnych personelu	III	4	1	—	3	11	4	5	4	2	34
			Żywiołowe (powodzie, śnieżyce, oberwanie się skał i t. p.)	VIII h	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
			Różne, nieprzewidziane	IX j	1	—	—	2	—	—	1	1	—	5
			Niewyjaśnione	X	4	—	—	—	—	2	2	—	—	8
			OGÓŁEM (I+II+III+VIII+IX+ +X)	—	15	3	1	9	16	10	14	8	3	79

3.	Wykolejenie się składu lub części piciągu, albo taboru podczas manewrowania, jeżeli wywołało ofiary ludzkie lub znaczne straty mienia kolejowego (ponad 2000 zł)	I B 4	Usterki konstrukcyjne wózków i podwozi	I a 3	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	
			Usterki konstrukcyjne ciągieł, sprzęgieł i zderzaków	I a 6	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	
			Nienależyte utrzymanie kół i osi .	I c 4	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	
			RAZEM wskutek złego stanu taboru	I	—	—	—	—	1	1	1	—	—	3	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przetaczaniu . . .	III	4	2	—	—	2	2	1	—	1	12	
			Różne, nieprzewidziane	IX j	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	
			OGÓŁEM (I+III+IX)	—	4	2	—	—	4	3	2	—	1	16	
															%
4.	Razem wykolejeń się, zaliczonych do wypadków	I B[1] + I B[3] + I B[4]	Wskutek złego stanu taboru . . .	I	8	6	4	4	7	6	3	7	2	47	31,5
			Wskutek złego stanu toru	II	2	1	2	—	2	2	4	1	—	14	9,4
			Wskutek uchybień administracyjnych personelu	III	10	5	—	3	13	6	6	5	3	51	34,2
			Wskutek omyłek lub złej woli postronnych	IV	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	1,4
			Wskutek przyczyn żywiołowych . .	VIII	—	—	—	—	7	—	—	1	—	8	5,4
			Wskutek przyczyn różnych, nieprzewidzianych	IX	4	2	1	2	1	—	1	1	—	12	8,0
			Z przyczyn niewyjaśnionych. . . .	X	5	—	1	—	1	3	5	—	—	15	10,1
			OGÓŁEM (I+II+III+IV+VIII + +IX+X)	—	29	14	8	9	31	17	19	17	5	149	100

Tabela przyczyn wypadków najechań i innych wypadków, wywołanych ruchem taboru na P. K. P. za 1931 rok.

Nr. porządkowy	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1931	%
1	Najechanie pociągu albo drezyny na drezynę, rower szynowy lub na wózek roboczy kolejowy.	III 6	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu i wyprawianiu pociągów	III d 1	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na szlaku	III d 5	1	3	4	5	1	1	2	1	2	20	
			.Omyłki pracowników na szlaku .	III e 5	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	
			RAZEM wskutek uchybień administracyjnych personelu . .	III	1	3	5	5	1	1	2	4	2	24	100
2	Najechanie pociągu na upór lub na inne przeszkody leżące na torach, niezależnie od następstw.	III 7	Nienależyte utrzymanie hamulców.	I c 5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
			Nienależyte utrzymanie ciągieł, sprzęgieł i zderzaków	I c 6	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	
			RAZEM wskutek złego stanu taboru.	I	1	—	1	—	—	—	—	—	—	2	28,6
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu i wyprawianiu pociągów	III d 1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	14,3
			Żywiołowe (powodzie, śnieżyce, oberwanie się skał i t. p.) . . .	VIII h	—	—	—	—	1	—	2	—	—	3	42,8
			Różne, nieprzewidziane	IX j	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	14,3
			OGÓŁEm (I+III+VIII+IX) . .	—	1	—	1	1	1	—	3	—	—	7	100
3	Najechanie pociągu lub taboru na ludzi albo pojazdy na przejazdach strzeżonych.	III 8a	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu i wyprawianiu pociągów	III d 1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na przejazdach strzeżonych	III d 4	16	4	1	1	—	1	5	1	—	29	
			RAZEM wskutek uchybień administracyjnych personelu. .	III	16	4	1	1	—	1	6	1	—	30	34,5
			Własna nieostrożność poszkodowanych na przejazdach strzeżonych .	IV g 3	32	1	4	2	1	1	10	5	1	57	65,5
			OGÓŁEM (III+IV)	—	48	5	5	3	1	2	16	6	1	87	100

4	Najechanie pociągu lub taboru na ludzi albo pojazdy na przejazdach niestrzeżonych.	III 8b	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na szlaku	III d 5	—	—	—	1	3	—	—	—	1	5	3,4
			Własna nieostrożność poszkodowanych na przejazdach niestrzeżonych	IV g 4	41	42	22	9	12	—	7	2	5	140	96,6
			OGÓŁEM (III+IV)	—	41	42	22	10	15	—	7	2	6	145	100
5	Najechanie pociągu lub taboru na ludzi poza przejazdami.	III 9	Własna nieotrożność poszkodowanych przy przechodzeniu przez tory	IV g 5	132	37	18	10	20	4	21	3	3	248	100
6	Wszelkie inne wypadki wywołane ruchem taboru, jeżeli wywołały ofiary ludzkie (przy wskakiwaniu, wyskakiwaniu, wychylaniu się z taboru; przy doczepianiu, hamowaniu taboru i t. p.)	III 12	Nienależyte utrzymanie pudeł wagonowych	I c 7	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	0,2
			Uchybienie lub niedbalstwo pracowników przy przetaczaniu . . .	III d 3	42	6	4	5	2	6	6	2	6	79	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na szlaku	III d 5	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
			Omyłki pracowników przy przetaczaniu	III e 3	—	7	5	3	1	—	5	—	—	21	
			Omyłki pracowników na szlaku . .	III e 5	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	
			RAZEM wskutek uchybień administracyjnych personelu. .	III	45	14	9	8	3	6	11	2	6	104	18,4
			Omyłki lub zła wola osób postronnych przy wsiadaniu i wysiadaniu z wagonów	IV f 1	4	—	—	—	—	—	1	—	—	5	
			Omyłki lub zła wola osób postronnych przy wychylaniu się . . .	IV f 2	—	1	—	—	—	—	1	—	—	2	
			RAZEM wskutek omyłek lub złej woli postronnych	IV f	4	1	—	—	—	—	2	—	—	7	1,3
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy wsiadaniu i wysiadaniu z wagonów	IV g 1	98	35	31	12	18	12	27	1	9	243	
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy wychylaniu się	IV g 2	41	18	8	8	13	8	11	—	2	109	
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy przechodzeniu przez tory	IV g 5	21	17	8	7	14	21	4	1	3	96	
			RAZEM wskutek własnej nieostrożności poszkodowanych .	IV g	160	70	47	27	45	41	42	2	14	448	79,0
			Różne, nieprzewidziane	IX j	1	1	—	—	1	—	2	—	—	5	0,9
			Niewyjaśnione	X	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	0,2
			OGÓŁEm (I+III+IV+IX+X) .	—	211	86	56	35	49	47	58	4	20	566	100

Tabela przyczyn wypadków niezwiązanych z ruchem taboru na P. K. P. za 1931 rok.

Nr. porządkowy	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje okręgowe									Ogółem za rok 1931	
					Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska		%
			Braki w materjale przy naładunku lub wyładunku	V b 1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	0,9
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy naładunku lub wyładunku na rampach i składach.	VI d 1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy naładunku lub wyładunku wagonów	VI d 2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy naprawie parowozów lub wagonów	VI d 3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy wykonywaniu robót torowych, budowlanych i innych	VI d 6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
			RAZEM wskutek uchybień administracyjnych personelu . .	VI	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	3,7
	Wypadki z ludźmi niewywołane ruchem taboru, a wynikłe przy wykonywaniu czynności ekspedycyjnych, przy pracy w parowozowniach, warsztatach, elektrowniach i składach kolejowych, przy wykonywaniu robót torowych, budowlanych i t. p.)	IV 13	Własna nieostrożność poszkodowanych przy naładunlu lub wyładunku na rampach i składach	VII g 1	4	—	—	—	3	1	—	—	—	8	
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy naładunku lub wyładunku wagonów	VII g 2	11	1	2	—	—	1	—	—	1	16	
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy naprawie parowozów lub wagonów	VII g 3	22	—	—	—	2	1	8	—	4	37	

			Własna nieostrożność poszkodawanych przy obsłudze elektrowni i urządzeń elektrycznych	VII g 4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy obsłudze innych wytwórni	VII g 5	1	—	—	—	1	—	2	—	—	4	
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy wykonywaniu robót torowych budowlanych i innych .	VII g 6	20	—	1	—	2	1	2	—	2	28	
			RAZEM wskutek własnej nieostrości poszkodowanych . . .	VII	61	1	3	—	8	4	12	—	7	96	88,0
			Żywiołowe (powodzie, śnieżyce, oberwanie się skał i t. p.)	VIII h	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	0,9
			Różne, nieprzewidziane	IX j	4	—	1	—	2	—	—	—	—	7	6,5
			OGÓŁEM (V+VI+VII+VIII+IX)	—	69	1	4	—	12	4	12	—	7	109	100
2	Wybuch kotła stałego. Eksplozja materjałów wybuchowych w pomieszczeniach stacyjnych na rampach i t. p.	IV 14	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy wykonywaniu robót torowych, budowlanych i innych)	VI d 6	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	33,4
			Omyłki lub zła wola osób postronnych przy naładunku i wyładunku na rampach i składach . .	VII f 1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	33,3
			Różne, nieprzewidziane	IX j	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	33,3
			OGÓŁEM (VI+VII+IX)	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—	3	100
3	Pożary w budynkach kol., w taborze nie włączonym do pociągu i nie będącym w ruchu oraz inne pożary na terytorjum kolejowem . .	IV 15	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy naładunku i wyładunku wagonów	VI d 2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	20,0
			Różne, nieprzewidziane	IX j	1	—	1	1	—	—	—	1	—	4	80,0
			OGÓŁEM (VI+IX)	—	2	—	1	1	—	—	—	1	—	5	100

Statystyka zabitych osób na P. K. P. za 1931 r.
(prócz samobójstw).

		Stosunek zabitych osób do P. K. P. i przyczyny ich zabicia	Dyrekcje Okręgowe									Ogółem za r. 1931	Ogółem za r. 1930	Za rok 1931 w porównaniu z r. 1930	
			Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisław.			mniej —	więcej +
zabitych	I. Podróżnych	1) Wskutek zderzeń i wykolejeń się pociągów	2	1	4	—	2	—	2	—	—	11	—	—	11
		2) Wskutek innych wypadków związanych z ruchem (przez własną winę lub nieostrożność z winy pracown. kolejowych lub osób postron. Wskutek nieszczęśliwego zbiegu okoliczności i t. p.) .	21	8	4	—	2	2	4	1	1	43	27	—	16
		3) Razem podróżnych	23	9	8	—	4	2	6	1	1	54	27	—	27
	II. Pracowników kolejowych	1) Wskutek zderzeń i wykolejeń się pociągów.	3	1	—	—	1	—	3	—	—	8	2	—	6
		2) Wskutek innych wypadków związanych z ruchem (przez własną winę lub nieostrożność, z winy podróżnych, innych pracowników kolejowych lub osób postronnych, wskutek nieszczęśliwego zbiegu okoliczności i t.p.)	30	9	5	17	10	9	11	2	1	94	90	—	4
		3) Wskutek wypadków niezwiązanych z ruchem (przy dokonywaniu robót w warsztatach i innych wytwórniach, na torach i t. p.)	2	—	1	—	1	1	—	1	—	6	1	—	5
		4) Razem pracowników kolejowych	35	10	6	17	12	10	14	3	1	108	93	—	15

Stosunek zabitych osób do P. K. P. i przyczyny ich zabicia	Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisław.	Ogółem za r. 1931	Ogółem za r. 1930	Za rok 1931 w porównaniu z r. 1930: mniej —	więcej +
z a b i t y c h — III. Osób postronnych. 1) Wskutek wypadków związanych z ruchem (niezależnie od przyczyny) . .	115	46	18	11	12	2	14	1	2	221	245	24	—
2) Wskutek wypadków niezwiązanych z ruchem (niezależnie od przyczyny) . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	—
3) Razem osób postronnych	115	46	18	11	12	2	14	1	2	221	249	28	—
IV. Ogółem zabitych osób . .	173	65	32	28	28	14	34	5	4	383	369	—	14
V. Ilość zabitych podróżnych przypadająca na 1 miljon paseżerokilometrów . . .	0,02	0,02	0,02	—	0,007	0,005	0,009	0,001	0,005	0,01	0,004	—	0,006
VI. Ilość zabitych pracowników wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pociągokilometrów.	1,2	0,9	0,6	1,0	0,6	1,1	1,2	0.2	0,2	0,9	0,8	—	0,1
VII. Ilość zabitych osób postronnych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów. . . .	4,3	4,1	2,2	0,7	0 6	0,2	1,2	0,1	0,5	1,9	2,1	0,2	—
w 1930 roku — Ogółem zabitych osób . .	164	68	26	15	17	19	21	30	9	—	369	—	—
Ilość zbitych podróżnych przypadająca na 1 miljon pasażero-kilometrów . .	0,009	0,004	—	0,001	0,003	0,005	0,001	0,002	0,005	—	0,004	—	—
Ilość zabitych pracowników kolejowych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów .	1,0	0,8	0,8	0,2	0,3	1,2	1,0	1,0	1,2	—	0,8	—	—
Ilość zabitych osób postron. wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów.	4,5	5,0	2,1	0,6	0,5	0,7	0,6	1,6	0,4	—	2,1	—	—

Statystyka zranionych osób na P.K.P. za 1931 r.
(Prócz samobójstw).

Zranionych	Stosunek zranionych osób do P. K. P. i przyczyny ich zranienia	Dyrekcja Okręgowa: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisław.	Ogółem za 1931 r.	Ogółem za 1930 r.	Za r. 1931 w porównaniu z r. 1930: mniej —	więcej +
I. Podróżnych	1) Wskutek zderzeń i wykolejeń pociągów	10	20	17	—	46	—	26	—	4	123	44	—	79
	2) Wskutek innych wypadków związanych, z ruchem (przez własną winę lub nieostrożność, z winy pracowników kolejowych lub osób postronnych, wskutek nieszczęśliwego zbiegu okoliczności i t. p.).	68	19	25	6	10	10	25	—	6	169	137	—	32
	3) Razem podróżnych	78	39	42	6	56	10	51	—	10	292	181	—	111
II. Pracowników kolejowych	1) Wskutek zderzeń i wykolejeń się pociągów.	40	14	4	4	10	1	17	3	—	93	52	—	41
	2) Wskutek innych wypadków związanych z ruchem (przez własną winę lub nieostrożność z winy podróżnych innych pracowników kolejowych lub osób postronnych, wskutek nieszczęśliwego zbiegu okoliczności i t. p.). . .	81	33	19	14	31	26	22	3	8	237	276	39	—
	3) Wskutek wypadków niezwiązanych z ruchem (przy dokonywaniu robót w warsztatach innych wytwórniach, na torach i t. p.).	63	1	1	—	9	3	12	1	6	96	108	12	—
	4) Razem pracowników kolejowych	184	48	24	18	50	30	51	7	14	426	436	10	—

Stosunek zranionych osób do P. K. P. i przyczyny ich zranienia	Dyrekcja Okręgowa: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisław.	Ogółem za 1931 r.	Ogółem za 1930 r.	Za r. 1931 r. w porównaniu z r. 1930. mniej —	więcej +
Zranionych — III. Osób postronnych — 1) Wskutek wypadków związanych z ruchem (niezależnie od przyczyny) . .	98	49	20	9	22	7	26	3	9	243	250	7	—
2) Wskutek wypadków niezwiązanych z ruchem (niezależnie od przyczyny) . .	5	—	2	—	3	—	—	2	—	12	12	—	—
3) Razem osób postronnych	103	49	22	9	25	7	26	5	9	255	262	7	—
IV. Ogółem zranionych osób	365	136	88	33	131	47	128	12	33	973	879	—	94
V. Ilość zranionych podróżnych, przypadająca na 1 miljon pasażero-kilometrów.	0,05	0,09	0,1	0,01	0,09	0,02	0,07	—	0,06	0,05	0,03	—	0,02
VI. Ilość zranionych pracowników kolejowych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów.	4,5	4,2	2,8	1,1	2,2	3,3	3,3	0,6	1,9	2,8	2,8	—	—
VII. Ilość zranionych osób postronnych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów. . .	3,3	4,3	2,4	0,5	1,2	0,8	2,2	0,3	2,1	2,1	2,1	—	—
w roku 1930 — Ogółem zranionych osób.	282	91	104	39	64	75	114	54	56	—	879	—	—
Ilość zranionych podróżnych przypadająca na 1 1 miljon pasażero-kilom.	0,02	0,03	0,04	0,01	0,01	0,04	0,04	0,02	0,07	—	0,03	—	—
Ilość zranionych pracowników kolejowych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów,. . .	4,1	2,7	2,4	1,0	1,7	3,5	3,4	2,6	3,5	—	2,8	—	—
Ilość zranionych osób postronnych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów	3,0	3,8	5,0	0,6	1,1	1,6	1,0	1,2	2,7	—	2,1	—	—

Statystyka ważniejszych wydarzeń na P. K. P. za rok 1931 rok.

Nr. porządkowy	Rodzaj ważniejszych wydarzeń	Dyrekcje Okręgowe									Ogółem za rok 1931	Ogółem za rok 1930	za rok 1931 w porównaniu z rokiem 1930	
		Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska			mniej —	więcej +
1	Wyjazd pociągu na szlak zamknięty lub zajęty przez inny pociąg albo tabor— bez następstw	5	2	1	6	1	—	3	—	1	19	17	—	2
2	Wjazd pociągu na tor zajęty na stacji—bez następstw.	4	1	2	—	2	5	12	2	1	29	23	—	6
3	Zbiegnięcia taboru na szlak— bez następstw.	—	3	—	1	1	—	—	7	—	12	12	—	—
3	Przejechanie przez pociąg sygnału stałego, ustawionego na „stój" — bez następstw.	5	—	—	12	17	19	10	3	4	70	49	—	21
5	Przejechanie stacji (przystanku) przez pociąg bez zatrzymania się na niej, jeżeli to zatrzymanie było wyznaczone — bez następstw.	3	2	1	1	1	—	3	2	—	13	13	—	—
6	Zderzenie się taboru (jeżeli nie pociągnęło za sobą ofiar ludzkich lub strat mienia kolejowego w wysokości 2 tysięcy złotych).	60	2	8	10	47	104	4	21	7	263	321	58	—
7	Wykolejenie się taboru (jeżeli nie pociągnęło za sobą ofiar ludzkich lub strat mienia kolejowego w wysokości 2 tysięcy złotych).	96	1	40	32	48	229	32	76	23	577	874	297	—
8	Razem zderzeń i wykolejeń się taboru	156	3	48	42	95	333	36	97	30	840	1195	355	—
9	Ilość zderzeń i wykolejeń się taboru, przypadająca na 1 miljon przetokokilometrów w roku 1931. . . .	35,5	2,0	43,6	20,0	29,7	138,7	13,8	65,5	63,8	44,8	55,1	10,3	—

Nr. porządkowy	Rodzaj ważniejszych wydarzeń	Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1931	Ogółem za rok 1930	za rok 1931 z porównaniu z rokiem 1930: mniej —	więcej +
w 1930 roku	Zderzeń i wykolejeń się taboru. w roku 1930 .	154	9	58	136	95	498	58	160	27	—	1195	—	—
w 1930 roku	Ilość zderzeń i wykolejeń się taboru, przypadająca na 1 miljon przetokokilometrów w roku 1930.	31,0	5,1	40,0	80,5	26,5	186,5	20,1	77,3	44,6	—	55,1	—	—
10	Rozerwanie się pociągu na szlaku, jeżeli nie spowodowało zderzenia, lub wykolejenia się, lecz pociągnęło za sobą przerwę w ruchu lub opóźnienie pociągu ruchu osobowego ponad 1/2 godziny a towarowego ponad 2 godziny	2	—	—	—	3	—	1	4	1	11	40	29	—
11	Zepsucie się parowozu pociągowego na szlaku, jeżeli wywołało przerwę w ruchu lub opóźnienie pociągu ruchu osobowego ponad 1/2 godziny a towarowego ponad 2 godziny . .	84	—	—	—	1	—	46	—	—	131	61	—	70
12	Napady rabunkowe i zabójstwa na terytorjum kolejowem. Zamachy zbrodnicze na pociągi, mosty, budowle i urządzenia kolejowe, jeżeli nie wywołały wypadku	44	11	19	1	21	1	17	6	4	124	69	—	55
13	Samobójstwa na terytorjum kolejowem (na torach, w pociągach, na stacjach i t. p.). Nagła śmierć w pociągu lub w pomieszczeniach służbowych. . . .	80	36	43	11	13	34	28	42	14	301	304	3	—

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Drukarnia Państwowa Nr. 60473. 15.VII.32.